



RESUMEN EJECUTIVO:

Pronunciamiento Institucional del Proyecto Santa Rosa – Construcción PMO VIAS

En atención a la solicitud remitida a esta Facultad, mediante la cual se requiere emitir un pronunciamiento institucional respecto al Proyecto Santa Rosa, nos permitimos precisar lo siguiente:

1. Aprobación del instrumento de gestión ambiental.

El Proyecto Santa Rosa cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2024. Dicho estudio constituye el principal instrumento de gestión ambiental del proyecto y fue sometido a una rigurosa evaluación por la autoridad competente, que determinó su viabilidad técnica y ambiental en concordancia con la normativa vigente.

2. Impactos ambientales identificados.

El EIA-d identificó efectos ambientales sobre diversos componentes: calidad del aire, niveles de ruido, suelos, recursos hídricos, biodiversidad y entorno social. Varios de estos impactos fueron clasificados como significativos, razón por la cual se establecieron medidas específicas de prevención, mitigación, compensación y monitoreo, contenidas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA). Dicho plan integra compromisos de obligatorio cumplimiento por parte del titular del proyecto en todas sus fases: diseño, construcción, operación y eventual cierre.

3. Rol de la Universidad Nacional del Callao.

La Universidad Nacional del Callao, en su calidad de institución académica y científica, no reemplaza ni asume las funciones de la autoridad competente, ni emite autorizaciones adicionales. Sin embargo, a través de la Facultad de Ingeniería Ambiental y de Recursos Naturales, reafirma su disposición a desempeñar un rol vigilante, independiente y técnico-científico, acompañando el proceso de ejecución y velando por el cumplimiento real y efectivo de los compromisos ambientales establecidos en el PMA. Este seguimiento académico permitirá verificar que los impactos significativos se mantengan dentro de los parámetros de control y mitigación definidos, contribuyendo a fortalecer la transparencia y sostenibilidad del proyecto.

Síntesis: el Proyecto Santa Rosa cuenta con un instrumento de gestión ambiental aprobado por el MTC (2024), el cual reconoce impactos ambientales significativos y dispone medidas concretas de manejo ambiental bajo compromisos obligatorios. La Universidad Nacional del Callao, a través de su Facultad de Ingeniería Ambiental y de Recursos Naturales, ratifica su compromiso de participar como ente vigilante y académico, contribuyendo al seguimiento de dichos compromisos en el marco de la normativa ambiental vigente, con el fin de garantizar que la ejecución del proyecto se desarrolle de manera responsable, sostenible y alineada con los estándares ambientales nacionales.



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE INGENIERIA AMBIENTAL Y DE RECURSOS NATURALES

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



PRONUNCIAMIENTO TÉCNICO DE LA FACULTAD DE INGENIERÍA AMBIENTAL Y DE RECURSOS NATURALES – UNAC

MEGAPROYECTO VÍA EXPRESA SANTA ROSA

Antecedentes

La Universidad Nacional del Callao (UNAC), a través de la Facultad de Ingeniería Ambiental y de Recursos Naturales, en su calidad de institución académica y científica, se pronuncia sobre el megaproyecto Vía Expresa Santa Rosa (VESR), el cual contempla la construcción de una vía elevada de 3.9 km para conectar la Costa Verde con el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Cabe señalar que la Facultad no ha participado en la elaboración ni en la evaluación oficial del Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd) aprobado mediante Resolución Directoral N° 0366-2024-MTC/16 en mayo de 2024. Sin embargo, en atención a la proximidad del proyecto con nuestro campus universitario y su impacto directo en la comunidad chalaca, se ha procedido a realizar un análisis técnico independiente con base en la información pública disponible en el portal oficial de PMO Vías y en los documentos del EIA-sd.

En ese sentido, corresponde emitir un pronunciamiento técnico sobre los potenciales impactos ambientales y sociales que podrían derivarse de su ejecución, así como sobre la necesidad de asegurar que el proyecto se desarrolle bajo criterios de sostenibilidad, seguridad y respeto a la comunidad universitaria y vecinal. Análisis Técnico de Impactos Ambientales

Análisis Técnico de Impactos Ambientales

Proyecto: Vía Expresa Santa Rosa (VESR) — viaducto elevado ~4 km que conectará la Costa Verde con el entorno del nuevo terminal del Aeropuerto Jorge Chávez e integra mejoras urbanas a nivel de calle.

Certificación ambiental: EIA-sd aprobado por Resolución Directoral N.º 366-2024-MTC/16 (mayo de 2024).

Resumen ejecutivo del criterio técnico de la Facultad: Con la aplicación estricta de las medidas del EIA-sd y las mejoras propuestas en este pronunciamiento, el proyecto es ambientalmente viable y beneficioso para la comunidad universitaria y vecinal al:

- (i) reducir tiempos de viaje y ordenar flujos (mejor Nivel de Servicio),
- (ii) mitigar efectivamente ruido y polvo con barreras y control de obra,
- (iii) modernizar drenajes y
- (iv) regenerar el espacio público con áreas verdes, accesibilidad universal e iluminación LED.

1) Calidad del aire

- Línea base y sensibilidad. El EIA-sd evidencia que en estaciones cercanas (A-06/A-07) las concentraciones de PM_{2.5} ya rozaban/superaban el ECA en condición sin proyecto, por lo que el sector es sensible y requiere control riguroso durante la construcción.
- Fase de construcción – mecanismos de impacto. Movimiento de tierras, concreto, acopios, tránsito de volquetes y fletes de acero/cimbra son las fuentes dominantes de PM₁₀/PM_{2.5}; el estudio modela y cuantifica estas emisiones por actividad.
- Medidas del EIA-sd (a reforzar). Riego de superficies, cubrimiento de volquetes, lavado de ruedas, límites de velocidad internos, mantenimiento de equipos y planificación de frentes de obra. Propuesta UNAC: añadir red de micro-sensores



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE INGENIERIA AMBIENTAL Y DE RECURSOS NATURALES



"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

PM2.5/PM10 en el perímetro de la UNAC y otros receptores sensibles, con tablero público en línea; escalamiento progresivo de medidas si se aproximan a los ECA; preferencia por abastecimiento nocturno de áridos fuera de horas punta académicas.

- Fase de operación – efectos netos. La mejora de niveles de servicio (NDS A–B en varios tramos 2028 con proyecto) y la reducción de detenciones disminuyen emisiones por congestión; monitoreo operativo debe verificarlo.
- Indicadores y umbrales. PM2.5/PM10 diarios (ECA vigente), % horas por debajo de ECA en periodo lectivo; cumplimiento de plan de riego y % camiones cubiertos.

2) Ruido ambiental y vibraciones

Línea base/modelación. El EIA-sd evaluó alternativas de mitigación y concluyó instalar pantallas acústicas en el viaducto y rampas; se valoraron tipos y alturas (2–4 m).

Medida estructural principal. Se seleccionan pantallas transparentes/mixtas por desempeño y menor impacto visual; la especialidad concluye altura 4 m por atenuación y criterios estructurales/aerodinámicos.

Vibraciones. Hay edificaciones sensibles, incluso de valor patrimonial, en el área de influencia; la obra debe minimizar vibraciones de pilotaje/excavación. Propuesta UNAC:

- (i) levantar línea base de vibraciones y fisuramiento en fachadas colindantes (incluida infraestructura universitaria);
- (ii) preferir tecnologías de pilotaje de baja vibración;
- (iii) monitoreo continuo con alarmas y paradas de obra si se superan valores de referencia internacional;
- (iv) campañas de medición de ruido en periodos de exámenes y reprogramación de actividades ruidosas fuera de esos calendarios.

Indicadores. dB(A) diurno/nocturno en receptores sensibles; eventos de vibración registrados; cumplimiento de instalación y mantenimiento de pantallas.

3) Drenaje pluvial y calidad de agua

Diseño hidráulico. El corredor contará con sumideros a 60 m, obras de arte (alcantarillas) y zanjas de percolación con separadores de hidrocarburos (TSH) para infiltrar/depurar escorrentía, con criterio de bajo régimen de lluvias a nivel de calle.

Gestión de riesgos. Programa de inspección y limpieza preventiva de sumideros/TSH; plan de respuesta a derrames.

4) Suelo y residuos de construcción

Marco normativo aplicado. El proyecto se alinea al D.S. 002-2022-MVCS para residuos de construcción y demolición (valorización prioritaria; clasificación y disposición final).

Medidas del EIA-sd. Segregación en obra, disposición en infraestructuras autorizadas y educación ambiental a la población para puntos de acopio; limpieza de pasivos locales previos detectados.

5) Paisaje urbano, áreas verdes y biodiversidad

Regeneración del espacio público. A nivel calle se proyecta un boulevard continuo (~3.8 km) con veredas accesibles, cruces seguros y semaforización, iluminación LED y mobiliario urbano.

Áreas verdes y arbolado. Se implementan nuevas áreas verdes (Bellavista/Callao) con selección de especies acorde a Ordenanza 1852 (Lima):

- bajo requerimiento hídrico, tolerantes a brisa marina y contaminación;
- soporte a avifauna.



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE INGENIERIA AMBIENTAL Y DE RECURSOS NATURALES



"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Percepción del viaducto. El diseño incorpora pantallas acústicas integradas y tratamiento estético para evitar espacios residuales bajo el viaducto, con enfoque de seguridad ciudadana e integración urbana.

6) Movilidad, accesibilidad y seguridad vial (énfasis UNAC)

Beneficio en tiempos de viaje y NDS. Con proyecto (y obras conexas), varios tramos mejoran a NDS A-B, reduciendo tiempos de viaje para Bellavista y Callao; La Perla requiere gestión fina para no resentir tiempos en ciertos sentidos.

Accesos peatonales y ciclistas. Se incorporan veredas accesibles, superficies podotáctiles, cruces e iluminación de pasos, conectando equipamientos educacionales, de salud y comercio.

Riesgo operativo sobre la UNAC (obra). El plan de desvíos contempla cierre de la entrada principal de la UNAC durante el día en un periodo de la obra; exige medidas compensatorias inmediatas.

Propuesta UNAC:

- Mantener acceso peatonal alterno señalizado, con cruce semaforizado temporal y apoyo de tránsito frente a la UNAC.
- Programar maniobras ruidosas/polvorientas fuera de horas lectivas y de exámenes; calendario compartido.
- Ruta segura de bicicletas protegida durante la obra; reposición definitiva conforme al manual de accesibilidad del proyecto

7) Patrimonio cultural y receptores sensibles

El EIA-sd identifica edificaciones sensibles/patrimoniales; se requiere monitoreo de vibraciones y plan de protección específico (apuntalamientos, pantallas, perímetros de seguridad) según avance de frente de obra.

8) Salud comunitaria y gestión social

El expediente incluye participación ciudadana (talleres, audiencias) y un Programa de Relaciones Comunitarias; recomendamos reforzar la ventanilla de reclamos y reportes en línea (ruido/polvo/seguridad) con respuesta ≤ 72 h.

MTC/PMO informan permanentemente a vecinos del Callao sobre características, beneficios y fases del proyecto.

9) Riesgos ambientales y seguridad en obra

Plan de manejo de tránsito, señalización nocturna e iluminación LED en frentes; almacenes con contención secundaria; kits de derrames; simulacros con PNP/SAMU/Serenazgo; coordinación con Defensa Civil local.

10) Cambio climático y co-beneficios

La mejora del flujo vehicular y la reducción de detenciones disminuyen emisiones por congestión; incorporar verificación post-operativa (inventario de emisiones y conteo de velocidad/cruces).

11) Plan de Monitoreo (propuesto para adjuntar al PMA)

Componente	Indicadores	Frecuencia	Sitios	Responsable
Aire	PM2.5 / PM10 (24 h), % camiones cubiertos	Semanal (obra); trimestral (operación)	Límite UNAC, IE cercanas, zonas de obra	Contratista + Supervisor



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE INGENIERIA AMBIENTAL Y DE RECURSOS NATURALES

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



Componente	Indicadores	Frecuencia	Sitios	Responsable
Ruido	dB(A) diurno/nocturno	Semanal y en eventos	UNAC, viviendas La Perla/Bellavista	Contratista + Supervisor
Vibración	ppv / eventos	Continuo en pilotaje	Fachadas sensibles	Contratista + Supervisor
Drenaje	Limpieza de sumideros/TSH	Mensual y pre-lluvias	Longitud del corredor	Operador vial
Movilidad	NDS por tramo, tiempos cruce peatonal	Trimestral	Intersecciones clave	Operador + Municipio
Verde	% sobrevivencia de árboles/año	Semestral	Tramos paisajismo	Operador + Municipios

(Coherente con las partidas y costos de PMA/monitoreos previstos en el EIA-sd).

12) Condiciones para una opinión técnica favorable

1. Instalar pantallas acústicas de 4 m en viaducto y rampas, según selección de especialidades; complementar con calendario de obras que evite exámenes en la UNAC.
2. Garantizar accesibilidad segura a la UNAC durante la obra: acceso peatonal alterno, cruce temporal semaforizado y señalización; sinergia con PNP y municipio.
3. Red de monitoreo público (aire/ruido/vibración) con datos en tiempo real en un portal abierto.
4. Gestión de RCD priorizando valorización, con trazabilidad a infraestructura autorizada, conforme D.S. 002-2022-MVCS.
5. Mantenimiento del drenaje (sumideros/TSH) y plan de respuesta a derrames durante operación.
6. Paisajismo de bajo consumo hídrico y soporte a avifauna, según criterios de selección establecidos.
7. Seguimiento de niveles de servicio y seguridad vial (NDS y siniestralidad) para afinar tiempos semaforicos y resolver cuellos locales (especial atención a La Perla).

Beneficios esperados para la comunidad (con sustento del EIA-sd)

- Reducción de tiempos de viaje y costos de operación para usuarios; aumento de acceso a servicios.
- Niveles de servicio superiores (A-B) en varios tramos con proyecto.
- Espacio público iluminado y seguro bajo el viaducto, con accesibilidad universal y veredas continuas.
- Áreas verdes nuevas y arbolado con especies adecuadas al litoral, que mejoran microclima y paisaje.

Nota de trazabilidad

- Portal oficial del proyecto (descripción y enfoque socioambiental).
https://www.pmovias.com/es/proyectos/via-expresa-santa-rosa?utm_source=chatgpt.com
- Convocatorias y comunicación pública (MTC/Provías).
https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/652405-mtc-vecinos-del-callao-son-informados-sobre-el-proyecto-via-expresa-santa-rosa?utm_source=chatgpt.com
- Aprobación del EIA-sd (R.D. 366-2024-MTC/16).



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE INGENIERIA AMBIENTAL Y DE RECURSOS NATURALES

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5605667-366-2024-mtc-16?utm_source=chatgpt.com

Conclusión

En mérito al análisis técnico independiente efectuado por la Facultad de Ingeniería Ambiental y de Recursos Naturales de la UNAC —con base en la información pública del Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASd) y los alcances urbanísticos del proyecto— emitimos opinión técnica favorable condicionada a la implementación y verificación estricta de las medidas ambientales y sociales previstas.

En particular: control efectivo de emisiones de polvo y gases durante la obra; instalación y mantenimiento de pantallas acústicas en tramos críticos; accesibilidad segura y gestionada para la comunidad universitaria mientras duren las intervenciones; operación y mantenimiento de drenajes pluviales con separadores de hidrocarburos; gestión y valorización de residuos de construcción conforme a normativa aplicable; monitoreo público y participativo (aire, ruido, vibraciones) con inclusión de la UNAC como vedora; y consolidación del paisajismo funcional con especies adecuadas al entorno costero.

Con estas salvaguardas, la Vía Expresa Santa Rosa se configura como una intervención ambientalmente viable y socialmente beneficiosa, al reducir tiempos de viaje y congestión, elevar los estándares de seguridad vial e iluminación, ampliar áreas verdes y renovar el espacio público, contribuyendo de manera tangible al bienestar de la comunidad chalaca y a la modernización del Callao.